



**При сотрудничестве с пресс-службой Мурманского государственного технического университета, предлагаем нашим читателям серию публикаций о легендарном паруснике "Седов". Наши коллеги прислали много интересного материала. И кто знает, может быть, кто-то из молодых наших читателей, решит связать свою судьбу с морскими путешествиями.**

Наверное, нет человека, чье сердце не начало бы биться учащенно при виде красавца парусника "Седов", который принадлежит МГТУ, тем более, если вы романтик (а вы романтик, если выбираете морскую специальность делом своей жизни).

Плавательская практика курсантов МГТУ на Учебном Парусном Судне "СЕДОВ", что это такое? Из воспоминаний одного из участников похода на "Седове":

"Я помню рев волн в Атлантическом океане. Вкатываясь на палубу вода не успевала стекать и клокотала, билась о борта нашего барка. Паруса были напряжены до предела, рулевые выбивались из сил, чтобы не дать "Седову" закинуть корму и стать бортом к ветру. Барк с трудом уходил от гребней волн. Жалобно ныли стеньги и реи:

Наступил первый на регатной гонке аврал. И началось:

- Поднять стеньги! Поднять марса-реи! Поднять брам-стеньги и брам-реи! Поставить паруса!

И достается же ребятам! Особенно, когда приходится подтягивать вверх намокшую парусину. Воистину в эти незабываемые мгновения парусной гонки курсанты каждой жилкой своей чувствуют взаимодействие судна, ветра и волн. Нет лучшего пути формирования характера юного мужчины, чем парусная практика. Работая на большой высоте, плечом к плечу со своими коллегами, будущий моряк убеждается в железной необходимости дисциплины, слаженной работы, дружеской взаимопомощи. В одиночку здесь ничего не сделаешь...

Когда начинается шторм, на современном теплоходе все свободные от вахты укрываются в помещениях, на них начинает работать судовая система жизнеобеспечения. А на парусниках одна команда: "Все на верх!"



Выполнить ее на мачте высотой более 50 метров совсем не просто: мачта эта раскачивается порой так, что реи едва не касаются воды. Существует чувство элементарного человеческого риска, которое нужно преодолеть. А 4192 квадратных метров парусов "Седова" больше, чем на других парусных судах мира, их ведь надо поставить или убрать буквально в считанные минуты!

Но, что мы говорим о риске и о риске все время? Ведь не всегда погода штормовая. Представьте себе плавание на "Седове", когда погода благоприятная и только солнце и ветер сопровождают путь этого парусного красавца по морским просторам. Даже у закаленных "морских волков", встречающих "Седова" на магистральных морских путях перехватывает дух при виде громады парусов идущих по синим бескрайним просторам и они приветствуют его в соответствии с морскими традициями...".

### История УПС "Седов"

Судно было построено на верфи Круппа в Киле (Германия) в 1921 году. Его первый владелец Карл Виннен назвал судно по имени своей дочери Магдаленна Виннен. Судно было спроектировано и построено с целью перевозки навалочных грузов между портами Европы и Южной Америки, Австралии, Юго-Восточной Азии и Океании. В 1936 году Карл Виннен продал этот четырехмачтовый барк судоходной компании "Норддойчер Ллойд". Новый судовладелец оборудовал судно кубриками на 70 кадетов и начал использовать его одновременно как грузовое, так и учебное. Барку присвоили новое имя "Коммандор Йонсон".

Во время 2-й Мировой войны (1939-1945) барк плавал в Балтийском море под германским военно-морским флагом. После 2-й Мировой войны Советский Союз получил "Коммандор Йонсон" по репарации вместе с двумя другими немецкими парусными судами: 4-х мачтовый барк "Падуя" (ныне "Крузенштерн") и "Горх Фок" (ныне "Товарищ"). Корабль назвали "Седов" в честь полярного исследователя Г. Я. Седова. В январе 1946 года на "Седове" был поднят военно-морской флаг СССР и он переведен в класс чисто учебных судов.

В 1951 году командование судна принял капитан дальнего плавания Митрофанов Петр Сергеевич, и под его руководством судно было приведено в мореходное состояние. А в 1952 году барк вышел в первое послевоенное плавание. В 1957 году с курсантами на борту "Седов" принял участие в гидрографических исследованиях Атлантического океана.

В период с 1975 по 1981 год судно находилось в ремонте на Кронштадтском Морском заводе. В ходе ремонта были оборудованы кубрики для 164 курсантов, актовый зал, кают-компания, столовые, спортивный зал, музей, сауна. Оборудованы учебные классы, установлены новейшие технические средства судовождения, наблюдения и связи.

По материалам Мурманского ГТУ, продолжение следует

[ФОТОГАЛЕРЕЯ](#)